

Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

nv De Scheepvaart 
de kracht van de waterweg

INHOUD

1	Inleiding en doel van de visie	4
2	De Vlaamse Beleidscontext	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Het Vlaams Regeerakkoord	6
2.3	Beleidsnota van de minister van Mobiliteit en Openbare werken 2009-2014	6
2.4	Beleidsbrieven van de minister van Openbare Werken en Mobiliteit	8
2.5	Beheerovereenkomsten met de Vlaamse regering 2011-2015	8
2.5.1	Beheersovereenkomst Waterwegen en Zeekanaal NV	8
2.5.2	Beheersovereenkomst nv De Scheepvaart	9
2.6	Ondernemingsplannen Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart 2012	10
2.6.1	Ondernemingsplan Waterwegen en Zeekanaal NV	10
2.6.2	Ondernemingsplan nv De Scheepvaart	10
2.7	Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme	11
2.8	Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen – horizon 2014	13
3	Definities	14
3.0	Algemeen	15
3.1	Toervaart	15
3.2	Door spierkracht voortbewogen kleine schepen	15
3.3	Veerdiensten	16
3.4	Passagiersvaart	16
3.5	Snelvaart	16
3.6	Andere vormen van waterrecreatie	16
4	Plan van aanpak	18
5	Visie en analyse waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen	20
5.0	Richtlijnen voor het uitbouwen van het recreatieve netwerk	21
5.1	Toervaart	22
5.1.1	Bestaande toestand	22
5.1.2	Visie	22
5.1.3	Prioriteiten	23
5.1.4	Economische aspecten	24

5.2 Door spierkracht voortbewogen kleine schepen (kano, kajak, roeiboot...)	25
5.2.1 Bestaande toestand	25
5.2.2 Visie	25
5.2.3 Prioriteiten	26
5.2.4 Economische aspecten	27
5.3 Veerdiensten	27
5.3.1 Bestaande toestand	27
5.3.2 Visie	28
5.3.3 Prioriteiten	28
5.3.4 Economische aspecten	28
5.4 Passagiersvaart	29
5.4.1 Bestaande toestand	29
5.4.2 Visie	29
5.4.3 Prioriteiten	29
5.4.4 Economische aspecten	29
5.5 Snelvaart	29
5.5.1 Bestaande toestand	29
5.5.2 Visie	30
5.5.3 Prioriteiten	30
5.5.4 Economische aspecten	30
5.6 Andere vormen van waterrecreatie	30
5.6.1 Bestaande toestand	30
5.6.2 Visie	31
5.6.3 Prioriteiten	31
5.6.4 Economische aspecten	31
6 Conclusie	32
6.1 Beleidsvisie voor meer en betere recreatie op het water	33
6.2 Beleidsvisie als kader voor overleg, samenwerking en financiering	33
Lijst met afkortingen	34
Lijst met definities (niet in hoofdstuk 3 besproken)	36



1 INLEIDING EN DOEL VAN DE VISIE

Recreatie, sport en toerisme kennen een groeiende belangstelling, een evolutie die sedert enkele decennia op gang is gekomen en nog steeds een stijgende tendens vertoont. Vooral de toenemende vergrijzing, een groeiende mobiliteit, de stijgende koopkracht en het zoeken naar onthaasting zijn belangrijke trends die aan de basis liggen van deze evolutie.

Aangezien de recreatieve functie naast beroepsscheepvaart één van de functies is die de waterwegbeheerder aan de waterwegen toekent, is het vanuit bovenvermelde evoluties en trends noodzakelijk om een onderbouwde visie inzake waterrecreatie op te stellen.

Als waterwegbeheerders worden we immers regelmatig geconfronteerd met ad hoc vragen van private partijen en gemeenten inzake de mogelijkheid tot de inplanting van nieuwe of het uitbreiden van bestaande waterrecreatieve infrastructuur zoals jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen. Ook de veerdiensten, de voorzieningen voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen (kano, kajak, roeiboort,...) enz. worden in deze visie opgenomen zodat zij een beleidsvisie is voor alle waterrecreatie op de waterweg.

De missie van beide waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en nv De Scheepvaart (DS), stelt dat zorg gedragen wordt voor een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterwegbeleid. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan de recreatief-toeristische functie van waterwegen in het algemeen en aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg in het bijzonder. Een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van dit recreatieve netwerk is dat de recreatie niet conflicteert met de beroepsscheepvaart.

De visie wordt in eerste instantie gekaderd binnen de Vlaamse Beleidscontext (hoofdstuk 2). Vervolgens worden de verschillende recreatievormen gedefinieerd (hoofdstuk 3) en komen het plan van aanpak (hoofdstuk 4), de visie en analyse rond de verschillende vormen van waterrecreatie aan bod (hoofdstuk 5). Tot slot volgt een conclusie met duiding van het vervolgtraject (hoofdstuk 6).

De beleidsvisie beoogt het streven naar een volwaardig en kwalitatief netwerk van waterrecreatieve infrastructuur voor de Vlaamse waterwegen binnen de ambtsgebieden van W&Z en DS.

De visie wordt uitgewerkt voor verschillende recreatievormen die elk hun specifieke noden aan de waterweg stellen: toervaart, door spierkracht voortbewogen kleine schepen, de veerdiensten, passagiersvaart, snelvaart en nog enkele recreatieve initiatieven die worden samengenomen onder de noemer 'andere vormen van waterrecreatie'.

De beleidsvisie vormt voor de waterwegbeheerders het kader voor overleg en samenwerking met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren recreatie, sport en toerisme.

De beleidsvisie houdt echter geen concreet engagement van de waterwegbeheerders in tot uitvoering van specifieke projecten en/of het nemen van initiatieven. De mate waarin de waterwegbeheerders partner of trekker worden van projecten en/of initiatieven hangt mede af van de beschikbare budgetten en afspraken die gemaakt kunnen worden met de betrokken sectoren aangaande (mede)financiering van infrastructuur en/of initiatieven.



2 DE VLAAMSE BELEIDSCONTEXT

2.1 Algemeen

Beide waterwegbeheerders geven, binnen hun bevoegdheden als extern verzelfstandigde agentschappen, concreet vorm aan het beleid op Vlaams niveau. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de relevante beleidscontext op verschillende niveaus die de activiteiten en de strategie van beide waterwegbeheerders inzake waterrecreatie sturen of minstens beïnvloeden.

Het beleid van de Vlaamse Regering, vorm gegeven in het Regeerakkoord en de beleidsnota van de bevoegde minister, wordt aangevuld en gespecificeerd door middel van de jaarlijkse beleidsbrieven van de minister.

Vervolgens komen verschillende documenten aan bod die verder uitvoering geven aan het beleid.

2.2 Het Vlaams Regeerakkoord

Het Vlaams Regeerakkoord 2009-2014 legt inzake toerisme de nadruk op vakantie voor iedereen (sociaal aspect) en strategisch toerisme beleid. Inzake strategisch toerisme beleid stelt het Vlaams Regeerakkoord :

De diverse toeristische troeven (erfgoed, kunststeden, kust, groene regio's) van Vlaanderen en zijn hoofdstad Brussel zijn uitgegroeid tot aantrekkelijke toeristische trekpleisters, met een belangrijke economische betekenis, niet in het minst voor tewerkstelling.

Vlaanderen moet een vernieuwend strategisch beleidsplan Toerisme ontwikkelen om zich als duurzame toeristische bestemming op de internationale kaart te zetten. Dat socio-economische plan bepaalt de focus van de in te zetten of te ontwikkelen instrumenten en de keuze van de samenwerkingsmodaliteiten met publieke en private spelers. Uitgangspunten daarbij zijn: duurzaamheid, kwaliteit, innovatie, werkgelegenheid en dynamisch ondernemerschap. We concretiseren dat plan in een impulsprogramma voor de Vlaamse kust, de kunststeden en de verschillende regio's. Op de Europese en mondiale markten wordt de troef van de Vlaamse hoofdstad Brussel sterk uitgespeeld. We promoten onze Vlaamse kunststeden als één internationaal toeristisch topproduct.

We zorgen voor een afstemming van het toerismebeleid tussen de verschillende Vlaamse overheidsniveaus en voor samenwerking tussen de private sector en de overheden.

Inzake ruimtelijke ordening stelt het Vlaams Regeerakkoord dat voor onder andere zonevreemde toeristisch-recreatieve constructies zal onderzocht worden hoe en in welke mate die initiatieven voor de rechtszekerheid gecompenseerd zullen worden zodat de zone-eigen hoofdfunctie niet benadeeld wordt.

2.3 Beleidsnota van de minister van Mobiliteit en Openbare werken 2009-2014

De beleidsnota van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, mevrouw Hilde Crevits, stelt algemeen dat:

We bouwen het waterwegennet uit. Hierbij baseren we ons op het Masterplan 2014 van de waterwegbeheerders en maken we prioritair werk van het Seine-Scheldeproject tussen Gent, via Kortrijk naar Frankrijk en de verhoging en modernisering van de bruggen over het Albertkanaal.

Tegelijk gaat voldoende aandacht naar het recreatieve en cultuurhistorische potentieel van de waterweg.

De beleidsnota stelt verder dat het beleid tijdens deze legislatuur gericht zal zijn op een integrale aanpak binnen het hele beleidsdomein en op het principe van multifunctionaliteit, meer bepaald:

Binnen een integrale aanpak van de aanleg en het beheer van de waterwegen en hun infrastructuur zijn een objectieve, duurzame en evenwichtige invulling van de economische functie (scheepvaart, ...), de waterbeheersingsfunctie, de recreatief-toeristische functie, de landschappelijke functie en de ecologische functie aan de orde. Dit houdt in dat bij de aanleg en het beheer van infrastructuur steeds met alle functies rekening dient gehouden te worden.

Vlaanderen biedt heel wat mogelijkheden op het vlak van recreatie op en langs de waterweg.

Waterrecreatie zit sterk in de lift. Wandelaars en fietsers maken steeds meer gebruik van de voor de exploitatie en het beheer van de waterweg aangelegde jaagpaden. Ook jachthavens en andere faciliteiten voor waterrecreatie zijn maar enkele exponenten van het

toenemend belang van de waterweg in de vrijetijdsbesteding binnen de samenleving.

In het kader van de multifunctionaliteit van de waterweg in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt recreatief medegebruik als een belangrijk aandachtspunt beschouwd. Dit zal, in samenwerking met de minister bevoegd voor ruimtelijke ordening, verder doorvertaald worden in de ruimtelijke planvorming. De projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. De ontwikkeling van jachthavens krijgt een doorvertaling in de ruimtelijke visie van de waterwegbeheerder.

Het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme vormt het overlegforum voor de verschillende betrokken Vlaamse overheden en de sector van de recreatieve waterweggebruiker.

Het is belangrijk dat er voldoende afstemming plaatsvindt tussen dit overlegforum en het Federaal Overlegplatform Pleziervaart.

Voor de bevaarbare kanalen en waterwegen worden mogelijke samenwerkingsverbanden met andere beleidsdomeinen en entiteiten onderzocht. Zo is samenwerking met Toerisme Vlaanderen mogelijk o.a. in het kader van de aanleg van bezoekerssteigers aan toeristische locaties. Een integrale en multifunctionele benadering zal aangewend worden om projecten tot stand te brengen door van bij de start het herstel of de ontwikkeling van alle functies voor ogen te hebben.

2.4 Beleidsbrieven van de minister van Openbare Werken en Mobiliteit

In de opeenvolgende Beleidsbrieven van de minister van Openbare Werken en Mobiliteit wordt bericht over de concrete en projectmatige invulling van de voornemens van de beleidsnota en in het bijzonder van de uitvoering van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme.

Bijzonder te vermelden uit de beleidsbrief 2013-2014 is :

De recreatieve en toeristische functies van de waterwegen, de kust en hun aanhorigheden vormen een speerpunt van het beleid, dat samenwerkingsverbanden met diverse actoren nastreeft. De recreatieve projecten en initiatieven passen in het beleidsplan **Waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen**. De projecten komen tot stand via een integrale en multifunctionele benadering.

Zie verder onder 2.7.

2.5 Beheerovereenkomsten met de Vlaamse regering 2011-2015

2.5.1 Beheersovereenkomst Waterwegen en Zeekanaal NV

De missie van W&Z luidt:

W&Z zorgt voor het duurzaam en dynamisch beheren, hetgeen onder meer inhoudt het onderhouden, exploiteren, commercialiseren en investeren, als maatschappelijk project, van de waterwegen en gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren om alzo te beantwoorden aan de vraag en behoeften van elke klant.

De hieraan ontleende visie luidt:

Het ontwikkelen van de waterweg en zijn domein als maatschappelijk project om duurzaam bij te dragen tot mobiliteit en veiligheid in een kader van natuurlijkheid.

Uit haar missie en visie en uit voorgaande in dit beleidskader, heeft de vennootschap een set van vier strategische organisatie-doelstellingen afgeleid, namelijk:

- bijdragen aan een betere mobiliteit;
- beveiligen van de bevolking en beschermen van het patrimonium tegen de schade van overstromingen;
- duurzaam ontwikkelen van de waterweg;
- uitbouwen van W&Z tot een performante organisatie.

Deze strategische organisatie-doelstellingen werden vertaald in operationele organisatie-doelstellingen (OOD) waarvan de volgende in het kader van recreatie de belangrijkste is:

OOD 3.3. Het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden van de waterweg en zijn aanhorigheden

Om de mogelijkheden op het vlak van recreatie op en langs de waterweg op een duurzame wijze te benutten, zullen de projecten met betrekking tot waterrecreatie zich in eerste instantie situeren binnen het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. Waar mogelijk zullen daarnaast de nodige acties genomen worden om het recreatief medegebruik te stimuleren. De ontwikkeling van een visie m.b.t. jachthavens is hierin een belangrijk aandachtspunt.

2.5.2 Beheersovereenkomst nv De Scheepvaart

De missie van DS luidt :

De Scheepvaart staat in voor een duurzaam, dynamisch en commercieel beheer van waterwegen en watergebonden gronden. Daartoe investeert De Scheepvaart voortdurend in de realisatie van nieuwe en het onderhouden van bestaande infrastructuur en staat ze in voor een klantgerichte, kwaliteitsvolle en veilige dienstverlening. De Scheepvaart stimuleert het gebruik van waterwegen en watergebonden gronden en draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterwegbeleid.

De hieraan ontleende visie luidt:

De Scheepvaart wil als klantgericht, kwaliteitsvol en dynamisch agentschap haar waterwegen en patrimonium optimaal inzetten in een Vlaams beleid dat gericht is op een duurzame mobiliteit en een logistiek toekomstperspectief. Dit met respect voor de draagkracht en de multifunctionaliteit van de waterweg.

Uit haar missie en visie heeft de vennootschap een set van vijf strategische organisatie-doelstellingen afgeleid, namelijk:

- een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, als dienst aan de economie en de burger;
- een toename van het vervoer via de waterwegen nastreven als volwaardig vervoersalternatief;
- de waterwegen en hun infrastructuur moderniseren en op een efficiënte manier onderhouden om adequaat te kunnen inspelen op de transportbehoeften;
- duurzaam en multifunctioneel beheer en gebruik van de waterwegen;
- een commercieel grondbeleid voeren om watergebonden bedrijventerreinen te creëren en het patrimonium op een marktconforme manier te valoriseren.

Deze strategische organisatie-doelstellingen werden vertaald in operationele organisatie-doelstellingen (OOD) waarvan onderstaande in het kader van recreatie de belangrijkste is.

OOD 4: Duurzaam en multifunctioneel beheer en gebruik van de waterwegen

De waterwegen en hun infrastructuur worden op een oordeelkundige wijze ter beschikking gesteld ten behoeve van diverse gebruikers. De watersystemen worden beheerd volgens de principes van het integraal waterbeheer met aandacht voor hun multifunctionaliteit en met respect voor draagkracht van de watersystemen.

Uiteraard heeft de transportfunctie een hoge prioriteit, maar waterwegen vervullen ook nog andere belangrijke functies: de watervoorziening voor drinkwaterproductie, industrie, landbouw en natuur, de bescherming tegen wateroverlast en watertekort, recreatie op en langs het water (recreatief gebruik van jaagpaden, yachting, passagiersvaart, watersport, hengelsport, etc.) en de aandacht voor het milieu vormen de speerpunten van de multifunctionele benadering van de waterwegen van DS. Hoewel de integratie van de verschillende functies geen evidente oefening is levert de vennootschap maximale inspanningen om conflicten te vermijden.

De Scheepvaart geeft uitvoering aan het Beleidsplan Waterrecreatie- en Watertoerisme en speelt een actieve rol in het overlegplatform ter zake. De Scheepvaart participeert actief aan het Fietsteam.

2.6 Ondernemingsplannen Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart 2014

In de jaarlijkse ondernemingsplannen zijn de strategische en operationele doelstellingen en acties van beide vennootschappen opgenomen.

2.6.1 Ondernemingsplan Waterwegen en Zeekanaal NV

Met betrekking tot recreatie is opgenomen dat water in het landschap niet alleen op planten en dieren een sterke aantrekkingskracht heeft, ook voor de mens is dit het geval. Om de mogelijkheden op het vlak van recreatie op en langs de waterweg op een duurzame wijze te benutten, zal W&Z in eerste instantie uitvoering geven aan de projecten binnen het 12-puntenplan uit het beleidsplan **“Waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen”**.

Waar mogelijk neemt W&Z nog bijkomende acties met betrekking tot waterrecreatie op om zo het recreatief medegebruik extra te stimuleren.

Zo investeert W&Z jaarlijks in projecten als het bouwen en/of vernieuwen van (vlottende) steigers, de bouw van aanleg- en aanmeerfaciliteiten - bijvoorbeeld aan kunstwerken zoals sluizen, onderhouds- en baggerwerken aan waterwegen, aanleg van jachthavens, enz... om waterrecreatie te bevorderen en te faciliteren.

2.6.2 Ondernemingsplan nv De Scheepvaart

In het ondernemingsplan 2014 van nv De Scheepvaart is opgenomen: *Waterwegen hebben ook een belangrijke recreatieve functie. De Scheepvaart werkt binnen de geëigende overlegstructuren actief mee aan de uitvoering van het 12-puntenplan van het beleidsplan waterrecreatie, - sport en -toerisme van de waterwegen in Vlaanderen.*

De Scheepvaart stelt zijn waterwegen voor verschillende recreatieve initiatieven en evenementen ter beschikking en ziet toe op een conflictloos gebruik ter zake.

nv De Scheepvaart wil inzetten op het realiseren van het multifunctioneel karakter van de waterwegen, waarbij de verschillende functies van de waterweg en zijn aanhorigheden optimaal aangesproken worden. nv De Scheepvaart wil recreatieve evenementen op en langs de waterwegen faciliteren door snel en accuraat vergunningsaanvragen te verwerken. Hierbij moet evenwel gezorgd worden dat door voldoende afspraken de verschillende functies conflictloos kunnen gerealiseerd worden.

nv De Scheepvaart registreert de doorvaarten van pleziervaartuigen en passagiersvaartuigen aan de meest representatieve sluizen en beweegbare bruggen op de waterwegen. Dit gebeurt zowel op weekdagen als op zon- en feestdagen. Deze gegevens zijn basisinformatie voor de evaluatie van de bediening van de kunstwerken op zon- en feestdagen.

Het 12-puntenplan van het beleidsplan “Waterrecreatie en watertoerisme voor de waterwegen in Vlaanderen” omvat de uitbouw en het gebruik van infrastructurele netwerken (toervaart, kano-kajak,- en roeisport, passagiersvaart, veerdiensten).

2.7 Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme

In 2003 werd het beleidsplan voor waterrecreatie en -toerisme opgesteld, een plan dat, voor de kust en de Vlaamse waterwegen, het kader zou vormen voor overheden en sector om initiatieven en acties te ondernemen en projecten op te zetten die het beleid ter zake concreet vorm zouden geven.

Het beleidsplan focust op 12 verbeterpunten. In uitvoering van één van deze punten richtte de Vlaamse Regering in 2005 het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme op dat bestaat uit een Algemene Vergadering, een kernteam en de subteams Binnenvaartwegen en Kustjachthavens. W&Z en DS maken sinds het ontstaan deel uit van het overlegplatform en zitten het subteam Binnenvaartwegen voor.

In 2011 gaf minister Crevits het overlegplatform de opdracht om het beleidsplan van 2003 te evalueren.

De resultaten van de evaluatie werden in februari 2012 aan de Algemene Vergadering voorgelegd en door de minister onderschreven. Conclusies van de evaluatie waren :

- Een herziening van het beleidsplan en het 12-puntenplan is niet vereist.
- Voor elk van de 12 punten worden prioriteiten en doelstellingen voor de toekomst vastgesteld.

Belangrijke voorwaarde is dat bij de financiering van projecten en initiatieven een gedegen afweging tussen het aandeel van de overheid en van de (privé)sector dient te worden gemaakt.

Voor de 12 punten van het beleidsplan werden op de Algemene Vergadering 2012 volgende prioriteiten en doelstellingen bepaald :

1. Institutionaliseren van de recreatieve visie bij beleids- en planvorming rond watergebonden gebieden

Dit voornemen moet ervoor zorgen dat waterrecreatie en -toerisme, oftewel de recreatieve functie, binnen beleids- en planvormingsprocessen ook daadwerkelijk een stem krijgt die zich vertaalt in uiteindelijke beslissingen.

Prioriteiten:

- erover waken dat de principes uit het beleidsplan worden overgenomen in andere beleidsvisies en planvormingsprocessen;
- samenwerking tussen Toerisme Vlaanderen en de waterwegbeheerders concretiseren;
- opstellen van een visie betreffende de verschillende aspecten van waterrecreatie.

2. Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

Prioriteiten:

- uitbouw en optimalisatie van netwerken voor verschillende vormen van waterrecreatie en hun faciliteiten : jachthavens, aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeisport, bunkermogelijkheden, milieustations, trailerhellingen, veerdiensten;
- dit alles met aandacht voor opportuniteiten voor passagiersvaart, varend erfgoed, sector-ondersteunende activiteiten en conflictbeheersing bij medegebruik.

3. Uitbouw en gebruik van wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken

Deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat de veiligheid voor toervaarders en andere waterrecreanten gevoelig verhoogt in en rond sluisen.

Prioriteit:

Aan en in elke sluis en aan elke beweegbare brug moet op een veilige manier aangelegd kunnen worden door de pleziervaart.

4. Zoneren en faciliteren van zachte recreatie

Hoewel zachte recreatie prioriteit krijgt op harde recreatie, moet men ook oog hebben voor het vermijden van conflicten die kunnen optreden tijdens het beoefenen van de zachte vormen van waterrecreatie.

Doelstelling:

Waken over het multifunctioneel en gemeenschappelijk gebruik van de waterwegen door alle beoefenaars van harde en zachte recreatie, met aandacht voor conflictvermijding, comfort en veiligheid.

5. Zoneren van harde recreatie

Harde recreatie wordt best geconcentreerd op bepaalde zones, zodat zachte recreatie zo min mogelijk wordt gehinderd. Wel verdient ook de harde recreatie nog voldoende ruimte om zich te bestendigen en te ontwikkelen indien daar vraag naar is. Duurzaamheid, zowel sociaal, economisch als ecologisch staat daarbij steeds voorop.

Doelstelling:

Waken over het multifunctioneel en gemeenschappelijk gebruik van de waterwegen door alle beoefenaars van harde en zachte recreatie, met aandacht voor conflictvermijding, comfort en veiligheid.

6. Uitbouw en gebruik van milieuvoorzieningen en reguleren recreatiedruk op natuur

Beoefenaars van waterrecreatie moeten aandacht hebben voor natuur en milieu zodat het rustige en groene gebied rond waterwegen en kust ook bij toenemende recreatie behouden blijft. Op die manier worden ook de mogelijkheden voor toekomstige waterrecreanten gegarandeerd.

Prioriteiten:

- afvalinnamevoorzieningen voor de pleziervaart integreren in de (geplande) afvalinnamevoorzieningen voor de beroeps-scheepvaart;
- realiseren van een voldoende dicht net aan milieustations (in jachthavens) voor de pleziervaart;
- waterrecreanten bewust(er) maken van de noodzaak aan respect voor water en natuur : campagne, convenant,...

7. Optimaliseren van statutaire, administratieve en financiële reglementen

Het wegwerken, aanpassen of aanvullen van bepaalde specifieke reglementen en wetgevingen moet ertoe leiden dat het recreëren aangenamer en eenvoudiger wordt, met respect voor de maatschappelijke functies van waterwegen en kust.

Prioriteiten:

- gedegen afweging van het aandeel van overheid en sector inzake de financiering van projecten en initiatieven;
- reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers;
- streven naar vereenvoudiging van reglementering;
- input leveren aan het Federaal Overlegplatform omtrent federale materies.

8. Zorg voor de bevaarbaarheid van waterwegen

De potenties voor toervaart en passagiersvaart kunnen aanzienlijk toenemen als de bedieningsregeling van de kunstwerken en de vaardiepte van de waterwegen geoptimaliseerd worden.

Prioriteiten:

- recreatieve bediening van sluisen en bruggen afstemmen op potenties en behoeften;
- noodzakelijke baggerwerken uitvoeren voor het behoud van de bevaarbaarheid.

9. Stroomlijnen van het promotiebeleid

Via de voorgestelde maatregelen kan de effectiviteit en de efficiëntie van promotionele inspanningen gevoelig toenemen.

Prioriteiten:

- samenwerken, versterken en bundelen van de promotie- en communicatie-initiatieven zowel nationaal als internationaal : digitale informatie, evenementen, beurzen,...;
- aandacht voor toeristisch-recreatieve productontwikkeling;
- promotie dient drempelverlagend te werken;
- duidelijke en eenvormige informatie-instrumenten.

10. Opzetten van een informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden zodat in de toekomst verantwoorde beleidsbeslissingen genomen kunnen worden, gefundeerd op correcte en volledige cijfergegevens.

Prioriteit:

Continu en eenvormig verzamelen van beleidsrelevante gegevens en indicatoren inzake watergebonden recreatie en toerisme als basis voor beleidsvoorbereiding.

11. Instellen van een concessiebeleid met betrekking tot (kust)jachthavens dat ervoor zorgt dat zowel uitbaters als overheden elkaars rechten en plichten kennen en er voor de uitbaters voldoende ruimte en zekerheid is om de nodige investeringen te plegen.

Prioriteit:

Streven naar een investeringsvriendelijk concessie- en vergunningenbeleid.

12. Opzetten van een overlegplatform

Door periodiek contact tussen de verschillende betrokken partijen via een formeel overlegorgaan, kunnen potenties en knelpunten op een vlotte en adequate manier aangepakt worden en krijgen waterrecreatie en –toerisme ook een stem en aanspreekpunt naar de buitenwereld en beleidsvoerders. Dit overlegplatform moet de continuïteit van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme garanderen.

Doelstelling:

Streven naar voldoende betrokkenheid van alle actoren binnen de sectoren van recreatie, sport en toerisme, en dit binnen de huidige structuren van de subteams.

Op de Algemene Vergadering 2013 van het Overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en –toerisme werden de concrete aanbevelingen en standpunten van het Subteam Binnenvaartwegen, ter invulling van bovenstaande prioriteiten en doelstellingen voorgesteld. Deze aanbevelingen en standpunten worden in deze Beleidsvisie als leidraad gehanteerd.

W&Z en DS zijn reeds jaren partner voor het uitvoeren van dit beleidsplan. W&Z en DS onderschrijven de evaluatie van het beleidsplan en de vooropgestelde prioriteiten en doelstellingen. De voorliggende beleidsvisie richt zich specifiek op recreatie die plaats vindt óp het water. Ze geeft bijgevolg invulling aan de punten 1, 2, 3, 4, 5, 8, 11 en 12 van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme.

2.8 Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen – horizon 2014

In het infrastructuurmasterplan zijn de voornaamste investeringsprojecten voor de scheepvaartfunctie van de Vlaamse waterwegen opgenomen die gepland worden tot 2014. Deze projecten hebben ook een positief effect op waterrecreatie. Zij betekenen investeringen in de infrastructuur, wat ook de waterrecreatie ten goede komt. Een herziening van het infrastructuurmasterplan is gepland.



3 DEFINITIES

3.0 Algemeen

Recreatie wordt omschreven als: "het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met gedragingen die men in de vrije tijd vrijwillig onderneemt of ondergaat en die primair gericht zijn op het bevredigen van de eigen verlangens inzake fysieke en geestelijke ontspanning" (Beleidsnota toerisme 2000-2004, p. 12).

Toerisme wordt door voornoemde bron als volgt omschreven: "het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met de occasionele verplaatsing naar en van het tijdelijk verblijf van mensen in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van beroepsuitoefening of studie" (Beleidsnota toerisme 2000-2004, p. 12);

Onder **waterrecreatie** wordt vervolgens verstaan: "alle vormen van recreatie waarbij de recreant zich op, in of langs het water bevindt" (Beleidsplan voor de recreatievaart, 1998, p. 6).

Dat we ook van watertoerisme spreken in bepaalde gevallen, heeft te maken met de gebruikte transportmodus of met de verplaatsingsroute.

Watertoerisme kan als volgt gedefinieerd worden: "een occasionele verplaatsing [op of langs het water] naar en van het tijdelijk verblijf van mensen [al dan niet ook aan of op het water gelegen] in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van beroepsuitoefening of studie" (Resource Analysis, vrij naar Kabinet van de Vlaamse Minister van Werkgelegenheid en Toerisme, 2002).

Watersport, tenslotte, kan gedefinieerd worden als: "een lichamelijke bezigheid op, aan of in het water ter ontspanning of als beroep met spel- of wedstrijdelement waarbij conditie en vaardigheid vereist zijn, respectievelijk bevorderd worden en waarvoor bepaalde regels gelden" (Resource Analysis, vrij naar Van Dale, Groot woordenboek der Nederlandse taal, Utrecht/Antwerpen, 1999).

3.1 Toervaart

Toervaart is een vorm van recreatie waarbij de recreant zich met een gemotoriseerd pleziervaartuig op de bevaarbare waterwegen bevindt.

Een pleziervaartuig is een schip dat voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt met uitzondering van passagiersschepen (APSB).

3.2 Door spierkracht voortbewogen kleine schepen

Een **schip of boot** is elk vaartuig met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water (APSB). Kano's, kajaks, roeiboten en vloten vallen dus onder het begrip 'schip' of 'boot'.

Een klein schip (APSB) is elk schip waarvan de lengte van de romp minder dan 20 m bedraagt, met uitzondering van:

- o een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of gekoppeld mede te voeren;
- o een veerpont;
- o een passagiersschip;
- o een schip dat aan het vissen is;
- o een duwbak/

Een **door spierkracht voortbewogen klein schip** is de verzamelnaam voor de schepen met een romplengte van minder dan 20 m die door spierkracht voortbewogen worden. Hieronder vallen kano's, kajaks, roeiboten en vloten.

Een **roeiboot** wordt voortgestuwd door roeiriemen waarbij de boot het draaipunt levert, en de vaarder in de regel met de rug naar voren zit. Een **kano en kajak** wordt over het algemeen aangedreven door een in de hand gehouden peddel waarbij de vaarder met het gezicht naar voren zit.

Een **vlot** is een op water drijvende constructie. Er kan gebruik worden gemaakt van materiaal dat een soortelijk gewicht kleiner dan 1 heeft, zoals de meeste houtsoorten. Maar men kan bijvoorbeeld ook gebruikmaken van riet, stukken polystyreen (piepschuim), lege plastic flessen of zelfs lege olievaten. Een vlot kan ook opblaasbaar zijn (luchtbed).

3.3 Veerdiensten

Veren of overzetten vormen de oeververbinding over rivieren en kanalen. Ze bieden gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers de gelegenheid om een kortere weg te volgen, omwegen uit te sparen en autodrukke wegen te vermijden.

3.4 Passagiersvaart

Passagiersvaart is de scheepvaart met betalende gasten, met uitzondering van veerdiensten. Het APSB definieert een **passagierschip** als een schip dat ingericht of gebruikt wordt voor het vervoer van 12 of meer passagiers.

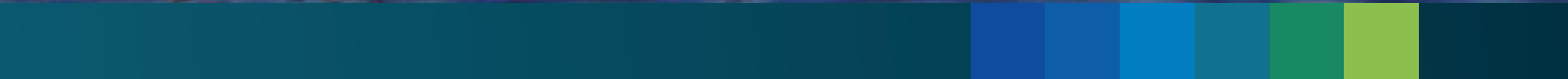
3.5 Snelvaart

Snelvaartzones zijn zones waar sneller mag gevaren worden dan het in de bijzondere reglementen voor de vaarwegen of in de berichten aan de schipperij wettelijk bepaalde maximumsnelheid. Ze worden aangegeven met borden die het begin en het einde van de snelvaartzone weergeven. Waar jetski en/of waterski zijn toegelaten in deze snelvaartzones, is dit aangegeven via (een) bijkomend(e) bord(en).

3.6 Andere vormen van waterrecreatie

De andere vormen van waterrecreatie die door deze beleidsvisie gevat worden zijn:

- **evenementen** : in tijd beperkte, georganiseerde activiteiten;
- **sportvisserij** : is het vangen van vissen zonder professioneel aspect maar alleen voor het genot of om de competitie aan te gaan met andere sportvissers (Wikipedia);
- **Zwemmen en duiken**.





4 PLAN VAN AANPAK

De missie van de beide waterwegbeheerders stelt dat een multifunctioneel gebruik van de waterweg dient gestimuleerd te worden. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen op de waterweg. Een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van dit recreatieve netwerk is dat alle vormen van recreatief medegebruik van de waterweg, waaronder de toervaart en de pleziervaart, niet conflicteren met de beroepsscheepvaart. Dit is een belangrijke randvoorwaarde omwille van de veiligheid van de waterrecreanten, die op gebied van veiligheid beschouwd kunnen worden als 'zwakste waterweggebruiker'.

De visie van de waterwegbeheerders m.b.t. de ontwikkeling van de waterrecreatie binnen het waterwegen netwerk is de volgende: De waterwegbeheerders wensen het bestaand netwerk aan waterrecreatieve voorzieningen op en langs de bevaarbare waterwegen op hun territorium te optimaliseren en te vervolledigen met enerzijds aandacht voor de ruimtelijke inpasbaarheid¹ en onderlinge ruimtelijke samenhang² van deze voorzieningen en anderzijds met aandacht voor de multifunctionaliteit van de bevaarbare waterwegen die als hoofdfunctie beroepsscheepvaart hebben.

Om deze visie vorm te geven wordt voor elke vorm van waterrecreatie :

- de bestaande toestand geïnventariseerd;
- waarna de visie per vorm van waterrecreatie wordt weergegeven;
- daarna worden (indien van toepassing) prioriteiten vermeld;
- en wordt een beknopte economische analyse gemaakt per waterrecreatievorm.

De beschouwde vormen van waterrecreatie zijn toervaart, door spierkracht voortbewogen kleine schepen, veerdiensten, passagiersvaart, snelvaart en tot slot nog enkele andere vormen van waterrecreatie.

We houden hierbij ook rekening met het 12-puntenplan van het beleidsplan en de eraan gerelateerde prioriteiten en doelstellingen.

¹ Ruimtelijke inpasbaarheid is de mate waarin nieuwe infrastructures en/of functies ruimtelijk kunnen worden ingepast in een gebied zonder de schaal, dynamiek en ruimtelijke draagkracht van dit gebied te overschrijden. (W&Z)

² Ruimtelijke samenhang is de mate waarin verschillende infrastructures en/of functies op elkaar kunnen worden afgestemd qua dichtheid, ruimtegebruik en clustering, zonder met elkaar in conflict te treden, binnen de gegeven ruimte.



5 VISIE EN ANALYSE WATERRECREATIE OP DE VLAAMSE WATERWEGEN

5.0 Richtlijnen voor het uitbouwen van het recreatieve netwerk

Het uitbouwen van het recreatief netwerk gebeurt in functie van de financiële en technische haalbaarheid.

De onderstaande visie vermeldt bij elke type waterrecreatie de relevante economische aspecten. Hierbij aansluitend voeren de waterwegbeheerders in 2014 een studie uit betreffende de economische analyse van de kostenstructuur van de Vlaamse waterwegen. Beide elementen vormen het kader waaraan de financiële haalbaarheid van projectvoorstellen getoetst wordt.

De technische haalbaarheid van de inplanting van elke vorm van recreatieve infrastructuur dient ad hoc te worden nagegaan.

Dit kan met behulp van de volgende algemene richtlijnen bij de inplanting van nieuwe recreatieve infrastructuur:

- **Vrijwaren van gebieden met potenties voor watergebonden bedrijvigheid**
Indien er bedrijvigheid aanwezig is langs de waterweg of potenties bestaan voor bedrijvigheid, dient men erover te waken dat deze (toekomstige) bedrijvigheid niet wordt gehinderd door de recreatieve activiteiten en bijhorende waterrecreatieve infrastructuur. Het feit dat op bepaalde waterwegsegmenten bedrijven tot op heden weinig gebruik maken van de waterweg, sluit niet uit dat deze bedrijven in de toekomst weer gebruik gaan maken van de waterweg voor hun goederentransport. De waterwegbeheerders wensen de potenties van de bevaarbare waterwegen voor goederentransport te vrijwaren.
- **Zorgen dat goede doorstroming van het scheepvaartverkeer behouden blijft**
Bij de inplanting van nieuwe waterrecreatieve infrastructuur dient men ervoor te zorgen dat een goede doorstroming van het scheepvaartverkeer behouden blijft. Daarom verdienen locaties waar zich een lokale verbreding van de vaargeul voordoet de voorkeur voor de inplanting van waterrecreatieve infrastructuur.
- **Respect voor ruimtelijk kwetsbare gebieden**
Infrastructuur voor hoogdynamische waterrecreatie is bij voorkeur niet gelegen in volgende ruimtelijk kwetsbare gebieden: VEN/IVON-gebied, Ramsar-gebied, vogel- of habitatrictlijngebied. Voor laagdynamische infrastructuur dient de compatibiliteit onderzocht te worden.
- **Voldoende afstand tot kunstwerken zoals sluizen en bruggen**
De vereiste afstand van waterrecreatieve infrastructuur tot kunstwerken (bruggen en sluizen) en andere infrastructuren (bedrijventerreinen, industriegebied, windturbines, Seveso-bedrijven) is minimum 50m tenzij de infrastructuur voorzien werd in functie van het wachten om te worden versast of om een beweegbare brug te passeren.
- **Technische uitwerking infrastructuur**
De technische uitwerking van infrastructuur gebeurt :
 - in nauw overleg met de toekomstige gebruikers met het oog op de gebruiksvriendelijkheid ervan;
 - met aandacht voor het gebruik door meerdere verschijningsvormen van waterrecreatie;
 - met aandacht voor het onderhoudsaspect van de infrastructuur
 Indien wenselijk dient waterrecreatieve infrastructuur gescheiden te zijn van de vaarweg (bv. d.m.v. een strekdam of insteekhaven) om golfslag tegen aangemeerde boten te vermijden.
- **Synergie met bestaande recreatieve mogelijkheden aan wal**
Bij de concretisering van waterrecreatieve infrastructuur en de ruimtelijke inpassing ervan dient synergie te worden nagestreefd met bestaande en toekomstige recreatieve netwerken aan wal zoals fietsroutenetwerken, wandelroutes, enz... en attractiepolen (musea, parken, toeristisch-recreatieve knopen).
- **Veiligheid**
Een laatste maar belangrijke randvoorwaarde is dat recreatie veilig beoefend moet kunnen worden. Mogelijke conflictsituaties tussen recreatievormen onderling of tussen recreatie en beroepsscheepvaart moeten onderkend worden en gepaste oplossingen dienen te worden gezocht.

5.1 Toervaart

5.1.1 Bestaande toestand

Bij het opstellen van een visie (en de gewenste recreatieve infrastructuur) is het van belang om uit te gaan van het huidige netwerk van waterrecreatieve infrastructuur. Welke waterrecreatieve infrastructuur voor toervaart is reeds aanwezig en hoe is deze verspreid over het beheersgebied?

5.1.1.1 Categorisering

Op dit ogenblik bestaat nog geen algemeen geldende reglementering die de waterrecreatieve infrastructuur indeelt in klassen. Wel kan onderscheid worden gemaakt tussen jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen. De indeling in categorieën houdt ook in dat bepaalde faciliteiten aanwezig moeten zijn, zodat een bepaald uitrustingsniveau wordt bereikt.

- Een **jachthaven** is een plaats aan een bevaarbare waterweg waar gedurende lange of korte tijd³ pleziervaartuigen een ligplaats kunnen hebben en waarbij deze ligplaatsen geen hinder⁴ uitoefenen op de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Deze havens dienen te beschikken over faciliteiten zoals water- en elektriciteitsvoorziening, de mogelijkheid om afval gescheiden te deponeren, sanitaire voorzieningen, eventueel een clubhuis enz. Voor het ligplaats nemen kan een vergoeding gevraagd worden, alsook voor het gebruik maken van de faciliteiten.
- Een **aanmeerplaats** is een plaats met een beperkte service waar – mits betaling aan de beheerder - verschillende pleziervaartuigen hoogstens enkele dagen – zoals bepaald door de beheerder met een maximum van 10 dagen - mogen aanmeren, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanmeerplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening, toezicht door de beheerder tijdens het vaarseizoen, veiligheidsvoorzieningen en een infobord.
- Een **aanlegplaats** is een plaats waar gedurende korte tijd (maximum 24u) mag afgemeerd worden, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. In de praktijk moeten ze fungeren als een soort parkeerplaats voor kort parkeren. Om de roulatie te bevorderen en permanent aanmeren te ontraden, kan hieraan een vergoeding voor het gebruik verbonden worden (cfr. parkeermeters). Aanlegplaatsen kunnen vrij beperkt in omvang zijn en de parkeertijd kan verschillend zijn afhankelijk van de doelstelling waarvoor ze zijn aangelegd. Medegebruik van aanlegplaatsen door vormen van zachte waterrecreatie is niet uitgesloten.
Een aanlegplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, veiligheidsvoorzieningen en een infobord.

5.1.1.2 Bestaand netwerk

Er wordt uitgegaan van het bestaand netwerk van waterrecreatieve infrastructuur om de verdere uitwerking van het netwerk te bepalen.

Een overzicht van het huidige netwerk is weergegeven in bijlage.

5.1.2 Visie

Aan de hand van 6 ruimtelijke principes wordt aangegeven hoe het netwerk zich in de toekomst best ontwikkelt. De gehanteerde ruimtelijke principes zijn: netwerkvorming, gedeconcentreerde bundeling, verweving van toervaart met toeristisch-recreatieve infrastructuur, verweving toervaart met recreatief medegebruik, clustering van recreatieve infrastructuur en faciliteiten en tot slot verdichting en optimalisatie. Hierbij is indien mogelijk rekening gehouden met de criteria en aandachtspunten uit de

³ Zolang de vergunning of concessie loopt.

⁴ De jachthaven bevindt zich buiten de vaarroutes en buiten de zones voor laden en lossen.

tabellen beleidskwesties in het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme, 2003.

Zo krijgen we een weergave van de gewenste ruimtelijke geografische spreiding van het waterrecreatieve netwerk:

- Bij de concretisering van het principe netwerkvorming dient er aandacht te worden besteed aan het realiseren van een samenhangend en complementair netwerk van recreatieve infrastructuur. Als richtinggevende kengetallen wordt vooropgesteld dat maximum om de 15 km of 4u varen een aanmeerplaats en om de 30 km een jachthaven wenselijk is. In functie van lokale noden, zoals bv. de intensiteit waarmee lokaal waterrecreatie beoefend wordt, de toeristische en ecologische waarde en draagkracht van de omgeving, kan hiervan afgeweken worden.
- De inplanting van nieuwe jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen dient te gebeuren in functie van de afstemming van de schaal en de dynamiek van de recreatieve infrastructuur met de karakteristieken en de draagkracht van de omgeving. Dynamische jachthavens dienen dan ook maximaal gekoppeld te zijn aan stedelijke gebieden. Minder dynamische infrastructuur kan gekoppeld worden aan het buitengebied.
- Het verweven van toervaart en toeristisch-recreatieve infrastructuur houdt in dat het netwerk van waterrecreatieve infrastructuur dient gekoppeld te worden aan de Vlaamse, provinciale en gemeentelijke toeristisch-recreatieve knooppunten. Op deze manier worden aanmeerplaatsen gekoppeld aan provinciale toeristisch-recreatieve knooppunten en aanlegplaatsen aan lokale knooppunten.
- De verweving van toervaart met recreatief medegebruik impliceert dat aanlegplaatsen – als laagdynamische waterrecreatieve infrastructuur – dienen gekoppeld te worden aan openruimtegebieden met potenties voor recreatief medegebruik. We denken hierbij bijvoorbeeld aan overstromingsgebieden. Dit wordt gerealiseerd door het koppelen van het netwerk van waterrecreatieve infrastructuur met landschap, waterbeheersing en natuur in open ruimtegebied.
- Het ruimtelijk principe clustering van waterrecreatieve infrastructuur en faciliteiten aan wal betekent enerzijds dat aanmeerplaatsen in de buurt dienen te liggen van ondersteunende voorzieningen. Ruimtelijk vertaalt zich dat in de ligging aan woonkernen op een afstand van minder dan 1.500 meter van de waterweg. Anderzijds betekent deze clustering het streven naar gecombineerde faciliteiten voor de beroepsscheepvaart en de pleziervaart.
- Tenslotte is er nood aan verdichting en een optimalisatie van het netwerk. Dit houdt in dat het netwerk aan bestaande waterrecreatieve infrastructuur dient te worden vervolledigd en dat de ruimte zo efficiënt mogelijk dient te worden benut.

In de praktijk blijkt dat deze principes niet steeds eenduidig te realiseren zijn, waar mogelijk wordt er bij het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk rekening mee gehouden.

5.1.3 Prioriteiten

Vervolledigen van het netwerk

W&Z en DS wensen de visie ruimtelijk te vertalen om het bestaande recreatieve netwerk te vervolledigen, hetzij via nieuwe aanleg- of aanmeerfaciliteiten, hetzij via een nieuwe jachthaven.

De bestaande infrastructuur wordt in GIS opgenomen en de gewenste structuur wordt volgens de 6 ruimtelijke principes vertaald in specifieke locaties die het netwerk zouden moeten vervolledigen.

Deze visie sluit aan bij één van de prioriteiten van het 12-puntenplan van het beleidsplan: Uitbouw en optimalisatie van netwerken van jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen.

De technische en ruimtelijke haalbaarheid van een inplanting op een bepaalde locatie dient geval per geval nog verder te worden onderzocht, rekening houdende met eerder vernoemde richtlijnen (5.0).

De betrokkenheid van lokale besturen en stakeholders zal mee bepalend zijn voor de realiseerbaarheid van nieuwe infrastructuur.

Wachtsteigers en afmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken

Eén van de andere doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan betreft de uitbouw en gebruik van wachtsteigers en afmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken. Hierbij wordt er prioriteit aan gegeven dat aan en in elke sluis en aan elke beweegbare brug moet op een veilige manier aangelegd kunnen worden door de pleziervaart.

Deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat de veiligheid voor toevaarders in en rond sluisen en beweegbare bruggen gevoelig verhoogt.

5.1.4 Economische aspecten

Aanleg van waterrecreatieve infrastructuur voor toervaart

Voor jachthavens en aanmeerplaatsen is een verschillend uitrustings- en serviceniveau gedefinieerd. Infrastructuurwerken of andere investeringen dringen zich in sommige gevallen op. Ook bij aanleg van nieuwe locaties stelt zich de vraag wie, welke investeringen draagt.

De praktijk leert dat kosten voor het aanleggen van infrastructuur zelden kunnen worden terugverdiend via retributie of concessievergoeding. De gemaakte kosten staan immers niet in verhouding tot de ordegrrootte van retributie of concessierecht per m² dat omwille van het maatschappelijke belang van de ondersteuning van waterrecreatie bewust bescheiden wordt gehouden.

Mogelijk kan, in het geval van concrete investeringsplannen, een afzonderlijke financieringsovereenkomst uitgewerkt worden met de concessionaris of vergunninghouder voor wat betreft de infrastructuur om zo een deel van de investering te recupereren.

Ook opportuniteiten inzake co-financiering via de beleidsdomeinen "Cultuur, Jeugd Sport en Media" (bv. BLOSO) en "Internationaal Vlaanderen" (bv. Toerisme Vlaanderen) of via gemeentelijke of provinciale overheden of via Europese instanties dienen te worden gedetecteerd.

Vergoeding voor gebruik van de infrastructuur of terreinoppervlakte

Eén van de doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt : Streven naar een investeringsvriendelijk concessie- en vergunningenbeleid.

Sommige jachthavens hebben reeds een concessie, andere zijn (precair) vergund. Daar waar vergunningen worden omgezet in concessies worden aangepaste concessiegelden aangerekend in vergelijking met de bestaande retributie.

Het gevoerde concessie- en vergunningbeleid volgt de categorisering conform de beleidsvisie waterrecreatie, resp. jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen.

Voor elk van deze drie types infrastructuur is een ander uitrustings- en serviceniveau gedefinieerd. Bijgevolg is het wenselijk dat voor elk type een op maat gesneden concessie- of vergunningtekst wordt opgesteld.

Voor jachthavens en aanmeerplaatsen kan worden geopteerd voor concessies, hetgeen meer rechtszekerheid voor de gebruikers creëert. Hierdoor wordt de concessionaris, meestal een vzw, ook het unieke aanspreekpunt voor de waterwegbeheerder.

Vergoeding voor het gebruik van de waterweg

Eén van de prioriteiten van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt : Reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers.

Het waterwegenvignet werd in 1991 ingevoerd en de modaliteiten en prijszetting bleven sindsdien nagenoeg ongewijzigd.

Op basis van een economische analyse zal een herwerking van de modaliteiten van het waterwegenvignet gebeuren.

5.2 Door spierkracht voortbewogen kleine schepen (kano, kajak, roeiboort...)

5.2.1 Bestaande toestand

Een overzicht van het huidige netwerk is weergegeven in bijlage.

5.2.2 Visie

Eén van de doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt: Uitbouw en optimalisatie van netwerken voor verschillende vormen van waterrecreatie en hun faciliteiten : jachthavens, aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeisport, bunkermogelijkheden, milieustations, trailerhellingen, veerdiensten.

Voor uitwerking van de visie op het vervolledigen van het netwerk van in- en uitstapplaatsen voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen zijn een aantal veiligheids- en organisatorische aspecten belangrijk: toegang tot een sluis, bedienen van beweegbare bruggen en het doorvaren of varen in snelvaartzones.

W&Z en DS wensen de uitwerking van een netwerk van in- en uitstapplaatsen als volgt in te vullen :

- op korte termijn het invullen van de belangrijkste missing links;
- interval van ongeveer 10 km voor in- en uitstapplaatsen in functie van bvb de attractiviteit van de waterweg;
- in- en uitstapplaatsen t.h.v. sluzen op waterwegen waar deze recreatievorm aan de orde is;
- aanbrengen van signalisatie om de veiligheid bij interferentie tussen water- en oeverrecreatie te garanderen.

5.2.2.1 Visiebepaling in functie van de randvoorwaarden

1. Toegang tot een sluis

De toegang tot de sluzen op de Vlaamse waterwegen wordt om veiligheidsredenen voor alle door spierkracht voortbewogen kleine schepen verboden. De waterwegbeheerders kunnen echter onder de door hen te stellen voorwaarden bij uitzondering de toegang toestaan.

Uitzondering op het verbod van toegang tot een sluis voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen kan overwogen worden voor het versassen van groepen van kano's en kajaks en andere door spierkracht voortbewogen vaartuigen in het kader van een georganiseerde toervaart of evenement.

De waterwegbeheerder onderzoekt de vraag en gaat na of het schutten zodanig kan georganiseerd worden dat de impact op de vaartuigen tot een aanvaardbaar minimum herleid wordt.

De waterwegbeheerder stelt, wanneer een bediening van de sluis verantwoord en mogelijk wordt geacht, de daaraan gekoppelde gebruiksvoorwaarden vast. Deze gebruiksvoorwaarden zullen rekening houden met de specifieke karakteristieken van de sluis evenals met de specifieke karakteristieken van de schepen en hun bemanning. Het dragen van een zwemvest zal steeds als voorwaarde gelden. Van een verplichting om zich achter en vooraan vast te leggen kan afgeweken worden.

2. Bedienen van een beweegbare brug

Een beweegbare brug kan worden bediend voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, roeiboten en vloten) onder volgende voorwaarden;

- er wordt enkel bediend voor een doorvaart op een bepaalde route;
- er wordt niet bediend wanneer er voldoende beschikbare hoogte is;
- er wordt niet bediend voor heen en weer varen bv. voor trainingen;
- er wordt niet bediend wanneer in- en uitstapplaatsen beschikbaar zijn, evenwel is een bediening voor een groep recreanten in het kader van een evenement waarvoor toelating werd gegeven wel mogelijk (aanvraag toelating zoals voor sluisbediening);

- de bediening kan worden uitgesteld tot andere schepen zich aanbieden;
- in een stedelijke omgeving kunnen specifieke voorwaarden het bedienen bijkomend beperken.

3. Doorvaren van en varen in snelvaartzones

De waterwegbeheerders gaan er bij de vaststelling van snelvaartzones van uit dat het varen in en het doorvaren van snelvaartzones met door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, roeiboten en vloten) verboden is. Waar lokaal blijkt dat dit toch nodig is of mogelijk zou moeten gemaakt worden kunnen de nodige aanpassingen aan de gebruiksmodaliteiten van de snelvaartzone doorgevoerd worden, bijvoorbeeld door langs de oever een strook buiten de snelvaartzone te houden.

Voor de georganiseerde toervaart of een evenement van door spierkracht voortbewogen vaartuigen kunnen specifieke afspraken voor het doorvaren van een snelvaartzone gemaakt worden.

Aanvragen worden aan de betreffende waterwegbeheerder gericht. Na onderzoek van de mogelijkheid tot toelating, zullen de nodige maatregelen en randvoorwaarden voor het doorvaren van de snelvaartzone worden vastgelegd.

5.2.2.2 Uitbouw van het net van in- en uitstapplaatsen

Bij het plannen van nieuwe in- en uitstapplaatsen wordt voorafgaandelijk overlegd met de betrokken sectorale organisaties zodat in samenspraak een ontwerp kan uitgewerkt worden.

W&Z zal bij de verdere ruimtelijke uitwerking van de visie prioritair in- en uitstapplaatsen op volgende kleine waterwegen uitbouwen (opsomming zonder volgorde van prioriteit):

- Afleidingskanaal van de Leie: sluis Schipdonk;
- De waterwegen van de Gentse binnenstad: Brusselsepoortsluis, Sint-Jorissluis;
- De waterwegen van het Ijzergebied: Fintelesluis, Veurnesluis;
- De Dender: Sluizen in Dendermonde, Denderbelle, Aalst, Teralfene, Denderleeuw, Pollare, Idegem, Geraardsbergen;
- Het kanaal Leuven- Dijle: Zennegatsluis, Battel, Boortmeerbeek, Tildonk en Kampenhout.

In het algemeen gaat het over waterwegen van de Klasse II en lager.

Slechts na zorgvuldige afweging van de veiligheidsaspecten worden bijkomende in- en uitstapplaatsen op de andere waterwegen voorzien.

In- en uitstapplaatsen worden niet meer voorzien ter hoogte van snelvaartzones tenzij er langs de betrokken oever buiten de snelvaartzone een strook kan voorzien worden.

Voor roeiers is het belangrijk dat zij kunnen varen in zones waar zij niet gehinderd worden door golflslag van toervaart of beroepsscheepvaart. Bij de verdere uitwerking dient hiermee rekening te worden gehouden.

5.2.3 Prioriteiten

De waterwegbeheerders concentreren zich vooral op de kleine waterwegen voor de ontwikkeling van nieuwe in- en uitstapplaatsen.

In overleg met de sectorale organisaties werden de door hen vastgestelde knelpunten opgelijst. De lijst wordt in overweging genomen bij het opstellen van de nieuwe infrastructuur en onderhoudsprogramma's in functie van de beschikbare budgetten.

De vraag om een netwerk van ongeveer om de 10 km een in- of uitstapplaats te voorzien, wordt toegepast binnen de bij voorkeur te ontwikkelen trajecten.

5.2.4 Economische aspecten

Vergoedingen voor het gebruik van de waterweg met door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, roeiboten en vloten) kan op volgende gebruiken slaan:

- het varen;
- het in- en uitstappen aan specifieke constructies;
- het bezetten van terreinen langs de waterweg en van wateroppervlakken.

Een vergoeding voor een sluisbediening is niet aan de orde aangezien dergelijke bediening voor de met door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, roeiboten en vloten) niet wordt voorzien. Wanneer door de waterwegbeheerder de toegang tot een sluis bij uitzondering toch wordt toegestaan dan zal daaraan een vergoeding verbonden worden in evenredigheid met de additionele inspanningen die de waterwegbeheerder moet treffen om de bediening mogelijk te maken. Ten aanzien van in- en uitstapplaatsen voor kano's en kajaks wordt dezelfde categorisering van infrastructuur gevolgd als voor de overige pleziervaart waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen respectievelijk jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen.

Concreet zijn voor de kano's en kajaks, roeiboten en vloten vooral de aanlegplaatsen van belang.

Voor de aanlegplaatsen is de concessie of vergunning geen bruikbaar middel omwille van het openbaar karakter. Het gaat immers om locaties waar kortstondig wordt aangemeerd door zeer veel en zeer verschillende personen, zonder dat één partij kan worden gevonden om bindende afspraken mee te maken.

Eén van de prioriteiten van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt : **Reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers.**

Het waterwegenvignet werd in 1991 ingevoerd en de modaliteiten en prijszetting bleven sindsdien nagenoeg ongewijzigd. Op basis van een economische analyse zal een herwerking van de modaliteiten van het waterwegenvignet gebeuren.

5.3 Veerdiensten

5.3.1 Bestaande toestand

De waterwegbeheerders beheren samen 21 veren waarvan 17 bij W&Z en 4 bij nv De Scheepvaart.

Bij W&Z wordt de veerexploitatie van drie veren door de DAB Vloot verzekerd; er is 1 zelfbedieningsveer, 1 veer wordt geëxploiteerd door de Provincie Oost-Vlaanderen en voor de andere 12 veren is de veerexploitatie uitbesteed aan private exploitanten.

De W&Z-veerdiensten dienen enkel voor (brom)fiets- en voetverkeer.

Bijna alle veerdiensten hebben vooral een toeristische functie. De veerdiensten Bazel-Hemiksem en Kruikeke-Hoboken hebben ook een belangrijke mobiliteitsfunctie (school- en woon-werkverkeer). De bedieningsuren van de veren in het ambtsgebied van W&Z zijn terug te vinden op www.wenz.be.

Op verschillende plaatsen is bij W&Z medegebruik van veersteigers mogelijk voor passagiersvaart mits schriftelijke toelating waarin enkele voorwaarden opgelegd worden.

nv De Scheepvaart beheert 4 veren die de verbinding tussen de beide oevers van de Grensmaas verzorgen. Het autoveer Meeswijk-Berg (NI) wordt gezamenlijk beheerd met Rijkswaterstaat en aan een privé-exploitant uitbesteed.

De Scheepvaart beheert eveneens 3 fietsveren: Uikhoven-Geulle aan de Maas (NI), Rotem-Grevenbicht (NI) en Ophoven-Ohé en Laak (NI). Deze fietsveren worden hoofdzakelijk recreatief gebruikt en zijn dagelijks actief tussen 1 mei en 30 september, alsook op de zon- en feestdagen van april en oktober.

Een overzicht van het huidige netwerk is weergegeven in bijlage.

5.3.2 Visie

Iedere aanvraag voor het opstarten van een nieuwe veerdienst wordt individueel behandeld.

In de veerdiensten werden de afgelopen jaren (conform de afspraken in het beleidsplan) aanzienlijke investeringen betreffende het voorzien van vlottende steigers gedaan zodat de veerdiensten op bijna alle locaties reeds goed toegankelijk zijn. Dit maakt veerdiensten veiliger en gebruiksvriendelijker ook voor anders-validen. Voorbeelden hiervan zijn de vlottende veersteigers in Schellebelle en het veer Appels-Berlare te Dendermonde/Berlare. Door voor een vlottend steigertype te kiezen, dat meebeweegt met het getij, kunnen de passagiers in alle omstandigheden vlot in- en uitstappen. Vooral voor fietsers, mensen met kinderwagens en rolstoelgebruikers vergroot de toegankelijkheid enorm. Ook de veerstoepen langs de Grensmaas worden dusdanig ingericht dat de veren makkelijk toegankelijk zijn. Voorbeelden zijn de heraanleg van de veerstoepen naar de veren van Uikhoven en Rotem, zodat de toegang tot het veer veiliger en vlotter kan verlopen.

De bediening van de veerdiensten wordt jaarlijks geëvalueerd en aangepast aan de noden en het effectieve gebruik. Uit de cijfers van het veergebruik blijkt dat de veerdiensten vooral een toeristisch en recreatief karakter hebben.

5.3.3 Prioriteiten

Er worden momenteel geen nieuwe veerdiensten voorzien. Aanvragen worden ad hoc en rekening houdend met de visie, behandeld.

5.3.4 Economische aspecten

De veerdiensten onder beheer van W&Z zijn momenteel gratis. De gehele exploitatiekost valt volledig ten laste van W&Z. Er is thans geen bijdrage van de gebruiker, van andere overheidsinstanties, van lokale overheden zoals provincies of gemeenten of van andere belangengroepen om de exploitatiekost te vergoeden of te milderen.

De kostprijs verbonden aan deze exploitatie bedroeg voor het jaar 2012 gemiddeld € 4 per gebruiker per overtocht. Daarnaast draagt W&Z ook de kost voor de infrastructuur aan wal en zijn de twee veerboten op de toeristische Leie eigendom van de waterwegbeheerder.

Op basis van de economische analyse in 2006 uitgevoerd voor het veer Wintam-Rupelmonde werd geconcludeerd dat er een betalingsbereidheid bestaat bij de gebruikers tussen 1,1 EUR en 1,6 EUR.

nv De Scheepvaart financiert de aankoop van de fiets- en voetveren over de Gemeenschappelijke Maas en staat in voor het groot onderhoud, de aanleg van steigers, de veerstoepen en de aansluiting met de jaagpaden.

De exploitatiekost van de fiets- en voetveren over de Gemeenschappelijke Maas (grootte-orde 155.000 EUR/jaar) wordt gedragen door de Belgische en Nederlandse provincie Limburg en de 6 Maasgemeentes waar de veren aanmeren. Het gebruik van deze veren wordt op dit ogenblik nog gratis aangeboden, maar omwille van de voortdurende stijging van de exploitatiekost komt dit financieringsmodel onder druk te staan waardoor in de toekomst aan de gebruiker een bijdrage zal dienen gevraagd om deze exploitatiekost verder te kunnen bekostigen.

Voor het autoveer wordt een vergoeding gevraagd naargelang het type van voertuig. De fietsers en voetgangers kunnen gratis gebruikmaken van het autoveer.

Gelet op het voorgaande zijn beide waterwegbeheerders van oordeel dat een mix van maatregelen noodzakelijk is in het kader van de financiering van veerdiensten.

Deze mix gaat uit van:

- het reduceren van de kosten;
- het invoeren van een vergoeding voor het gebruik door recreanten;
- het responsabiliseren van de uitbating;
- het verder verbeteren van de dienstverlening

5.4 Passagiersvaart

5.4.1 Bestaande toestand

Een overzicht van het huidige netwerk is weergegeven in bijlage.

Naast deze locaties die uitsluitend voorbehouden zijn voor passagiersvaart bestaan er nog openbare kades verspreid over het waterwegennet waarvan ook passagiersschepen gebruik kunnen maken.

5.4.2 Visie

Toekomstige mogelijkheden voor passagiersvaart worden volgens het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme bij voorkeur voorzien aan toeristisch interessante locaties zoals de grote en/of kunststeden en aan toeristische transferlocaties (cfr. multimodale knooppunten).

Passagiersvaart en veerdiensten kunnen, mits de nodige afspraken (zoals bij de afdeling Zeeschelde van W&Z op verschillende locaties reeds het geval is), eventueel samen gebruik maken van dezelfde faciliteiten. Deze faciliteiten zouden ook voor functioneel personenvervoer (bv. in het kader van woon-werkverkeer) kunnen gebruikt worden. De mogelijkheden hiertoe worden ad hoc onderzocht indien hierover een vraag wordt gesteld vanuit een initiatiefnemer.

De waterwegbeheerders stellen zich vrijwillig op t.a.v. initiatieven voor passagiersvaart.

5.4.3 Prioriteiten

Aanvragen worden ad hoc en rekening houdend met de visie behandeld.

5.4.4 Economische aspecten

Naast een aantal algemene investeringen betreffende de uitrusting van de waterwegen die ook voor de beroepsscheepvaart dienstig zijn (sluizen, oevers, garanderen van voldoende diepgang, ...) is er op de Vlaamse waterwegen ook specifieke infrastructuur aanwezig ten behoeve van de passagiersvaart (steigers, in- en uitstapplaatsen,...). Om deze diensten beschikbaar te kunnen stellen worden er door de waterwegbeheerders scheepvaartrechten voor de passagiersvaart geïnd.

De scheepvaartrechten voor passagiersschepen worden bepaald op basis van de grootste lengte van de romp van het schip en op basis van de geldigheidsduur.

Passagiersschepen die hun scheepvaartrecht aan DS betaald hebben zijn voor de betrokken geldigheidsduur vrijgesteld van het betalen van scheepvaartrechten wanneer zij varen op de door W&Z beheerde waterwegen en omgekeerd.

5.5 Snelvaart

5.5.1 Bestaande toestand

Een overzicht van het huidige netwerk wordt weergegeven in bijlage.

De bestaande snelvaartzones zijn vastgesteld bij het K.B. van 14 december 1979 en het ministerieel besluit van 21 januari 1980 en hun latere wijzigingen. Aanpassingen worden gepubliceerd in de berichten aan de schipperij.

De maximum snelheid en het tijdsbestek voor snelvaart zijn voor elke zone vastgelegd.

5.5.2 Visie

M.b.t. de snelvaart worden volgende doelstellingen in het 12-puntenplan van het beleidsplan vooropgesteld:

- uitbouw en optimalisatie van netwerken voor verschillende vormen van waterrecreatie en hun faciliteiten : jachthavens, aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeisport, bunkermogelijkheden, milieustations, trailerhellingen, veerdiensten;
- waken over het multifunctioneel en gemeenschappelijk gebruik van de waterwegen door alle beoefenaars van harde en zachte recreatie, met aandacht voor conflictvermijding, comfort en veiligheid.

Naar aanleiding van de vraag in het beleidsplan van 2003 werden de bestaande snelvaartzones herbekeken. In overleg met de sector wordt indien mogelijk, aanpassingen aangebracht aan de beschikbare snelvaartzones.

5.5.3 Prioriteiten

Er wordt onderzocht of en eventueel hoe de ruimtelijke spreiding van trailerhellingen verbeterd kan worden.

5.5.4 Economische aspecten

Snelvaarders betalen een jaarlijkse vergoeding in de vorm van een waterwegenvignet .

Eén van de prioriteiten van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt : Reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers

Het waterwegenvignet werd in 1991 ingevoerd en de modaliteiten en prijszetting bleven sindsdien nagenoeg ongewijzigd.

Op basis van een economische analyse zal een herwerking van de modaliteiten van het waterwegenvignet gebeuren.

5.6 Andere vormen van waterrecreatie

In dit hoofdstuk worden tot slot minder ruimte innemende of tijdelijke vormen van recreatie besproken nl. evenementen en sportvisserij.

Andere vormen van waterrecreatie dan deze die zijn opgenomen in 5.1 tot en met 5.6 zijn in principe niet toegelaten op de waterwegen.

5.6.1 Bestaande toestand

• Evenementen:

Er worden in Vlaanderen heel wat evenementen georganiseerd waarbij de waterweg en bijhorende kunstwerken betrokken worden. Voorbeelden hiervan zijn wiel-, loop- en zwemwedstrijden, kano- en kajaktochten, wedstrijden voor radiobestuurde modelschepen, wandelhappenings, roei- en zeilwedstrijden, vlottentochten, wakeboarding, big jumps, ...

• Sportvisserij:

Hengelen is toegelaten zolang dit de exploitatie en het gebruik van de waterweg niet hindert.

Artikels 18 en 19 van het 'besluit van de Vlaamse Regering van 20 mei 1992 tot uitvoering van de wet van 1 juli 1954 op de riviervisserij' lijst op waar en wanneer men niet mag vissen.

- **Zwemmen en duiken:**

Conform art. 637 van het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (Koninklijk Besluit van 24 september 2006) is zwemmen en duiken in de Vlaamse waterwegen in principe verboden, tenzij het lokaal door middel van signalisatie wordt toegelaten.

5.6.2 Visie

- **Evenementen:**

De waterwegbeheerders staan open voor de organisatie van allerlei evenementen. Toelating voor het organiseren van een evenement dient steeds voor individuele evenementen te worden aangevraagd bij de betreffende territoriale afdeling van W&Z of bij DS.

- **Sportvisserij:**

Sportvisserij is toegelaten indien het de scheepvaart niet hindert.
De visie moet verder bepaald worden in samenspraak met ANB en de provinciale visserijcommissies.

- **Zwemmen en duiken:**

De waterwegbeheerders zijn van oordeel dat uit veiligheidsoverwegingen de bevaarbare waterwegen geen geschikte zweminrichting zijn voor het individueel zwemmen. Zwemmen en duiken kan occasioneel wel toegelaten worden in het kader van een vergund evenement zoals een triatlon, een zwemwedstrijd met vinnen e.d.

Deze visie i.v.m. het zwemmen in de bevaarbare waterwegen is in overstemming met de bepalingen terzake van het algemeen politiereglement op de binnenwateren (K.B. dd. 24 september 2006).

5.6.3 Prioriteiten

Evenementen en sportvisserij zijn vaak laagdrempelige activiteiten die een groter publiek kennis laten maken met de waterweg. De waterwegbeheerders stellen zich ter zake volutaristisch op.

5.6.4 Economische aspecten

Aan de organisatie van een evenement wordt een passende vergoeding gekoppeld in functie van de aard van het evenement en van de inzet van de waterwegbeheerder.

Evenementen kunnen allerhande vormen aannemen. Evenementen die het scheepvaartverkeer stremmen, worden in principe niet toegelaten. Ad hoc kunnen bepaalde uitzonderingen met de bevoegde waterwegbeheerder besproken worden. Hierbij zal i.f.v. de inzet van de waterwegbeheerder een vergoeding voor de stremming aangerekend worden.

Sportvissers moeten beschikken over een vergunning, het zogenaamde visverlof.

Dit visverlof wordt aangevraagd en uitgereikt door ANB (www.visverlof.be). Het visserijfonds beheert de opbrengst van de visverloven. Deze opbrengst wordt geïnvesteerd in de uitvoering van het visserijbeleid. Per provincie bestaat een visserijcommissie die het wettelijke overlegplatform vormt tussen overheid en hengelaar. De commissies doen voorstellen voor de uitvoering van het visserijbeleid in de provincies.

De waterwegbeheerders hebben hieruit geen inkomsten. Investerings voor de betrokken sector dienen zo veel mogelijk te gebeuren via het visserijfonds.



6 CONCLUSIE

6.1 Beleidsvisie voor meer en betere recreatie op het water

Multifunctionaliteit en het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden van de waterweg maken deel uit van missie en strategische doelstellingen van de waterwegbeheerders.

De waterwegbeheerders geven aan dit voornemen zelf actief vorm en stellen zich voluntaristisch op t.a.v. initiatieven van derden. De nood aan een beleidsvisie voor de verdere toekomst dringt zich evenwel op.

De beleidsvisie Recreatie op het water vormt voor Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart het gemeenschappelijk kader waarbinnen zij recreatie op hun waterwegen verder willen zien en laten ontwikkelen. Uitgangspunten hierbij zijn dat er binnen bepaalde voorwaarden ruimte kan zijn voor meer recreatie op de waterwegen maar dat er ook aandacht moet zijn voor kwalitatief betere en maatschappelijk verantwoorde recreatie.

Voor elke vorm van recreatie op het water geeft de beleidsvisie de krijtlijnen voor deze ontwikkeling weer. Verschillende vormen van waterrecreatie stellen evenwel elk op zich eisen aan de waterweg die soms tegengesteld of conflicterend kunnen zijn (bv. harde versus zachte recreatie). Belangrijke aandachtspunten bij de invulling van de beleidsvisie zijn dan ook veiligheid en conflictbeheersing. De veiligheid van alle waterweggebruikers dient te worden verzekerd. Synergie met en conflictbeheersing t.a.v. de beroepsscheepvaart dient bewaakt te worden. Zonering van de verschillende recreatievormen vormt een belangrijk element. W&Z en DS zijn er voorstander van om de zachte vormen van waterrecreatie bij voorkeur verder uit te bouwen op en langs kleinere waterwegen waar de omstandigheden om deze recreatievorm te beoefenen veiliger zijn, of waar de randvoorwaarden voor recreatie beter kunnen ingevuld worden.

Hardere vormen van waterrecreatie, die aan hoge snelheid worden uitgevoerd, horen veeleer thuis op waterwegen van hogere CEMT-klasse.

6.2 Beleidsvisie als kader voor overleg, samenwerking en financiering

De beleidsvisie vormt voor de waterwegbeheerders het kader voor overleg en samenwerking inzake recreatie op het water met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren recreatie, sport en toerisme.

Bij de verdere uitwerking van de visie en het concretiseren ervan op het terrein houden we in het bijzonder rekening met de prioriteiten die in het kader van de evaluatie van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme zijn aanvaard.

W&Z en DS willen, vanuit de voorliggende beleidsvisie en binnen de geledingen van het overlegplatform, actief meewerken aan het realiseren van de prioriteiten waarbij het verder vorm geven van een kwalitatief hoogstaand netwerk voor de verschillende vormen van recreatie de leidraad vormt. Het aantrekkelijker maken van onze waterwegen voor al wie er zich op en langs beweegt is het streefdoel en moet leiden tot een 'product' dat met enthousiasme in binnen- en buitenland kan worden gepromoot en dat het maatschappelijk belang van onze waterwegen vergroot.

De beleidsvisie houdt evenwel geen concreet engagement van de waterwegbeheerders in tot uitvoering van specifieke projecten of initiatieven.

Overleg, samenwerking(sverbanden) en afspraken aangaande (mede)financiering van infrastructuur en/of diensten zullen voor de waterwegbeheerders mee bepalend zijn voor het nemen van initiatieven en de uitvoering van specifieke projecten. Alleszins zal ook een integrale en multifunctionele benadering aangewend worden om projecten tot stand te brengen.



LIJST MET AFKORTINGEN

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
APSB	Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren
CEMT klassen	Klassensysteem voor het vergelijken van waterwegdimensies binnen de EU; ontwikkeld door de 'Conférence Européenne des Ministres de Transport'
DS	nv De Scheepvaart
OOD	Operationele ondernemingsdoelstelling
PBV	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV
WWV	waterwegenvignet



LIJST MET DEFINITIES

(NIET IN HOOFDSTUK 3 BESPROKEN)

Aanlegplaats	Een plaats waar gedurende korte tijd (max. 24u) mag afgemeerd worden, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanlegplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten en een infobord.
Aanmeerplaats	Een plaats met een beperkte service waar – mits betaling aan de beheerder - verschillende pleziervaartuigen hoogstens enkele dagen – zoals bepaald door de beheerder met een maximum van 10 dagen - mogen aanmeren, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanmeerplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening, toezicht door de beheerder tijdens het vaarseizoen en een infobord.
Beroepsscheepvaart	Scheepvaart hoofdzakelijk bestemd voor bedrijfsmatig goederenvervoer. (Aanmeerplan Gent)
Buitengebied	Het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. (RSV)
Bunkerstation	Tankstation voor de binnenvaart.
Concessie	Een administratieve overeenkomst van de overheid met een of meerdere partijen, die anderen 'uitsluit'. De verkrijger van de concessie of concessiehouder krijgt een alleenrecht op bv. een stuk grond. Een concessie en een vergunning zijn verwant maar niet hetzelfde. Beide impliceren een (noodzakelijke) toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren. Een concessie wordt door een overheid verleend omdat deze overheid die activiteit wenselijk acht op grond van het door haar te behartigen publieke belang of indien de activiteiten op het openbaar domein plaatsvinden. De concessie wordt verleend als eenzijdig besluit en na (impliciete) aanvaarding door de concessiehouder ontstaat er een publiekrechtelijke overeenkomst.
Gedeconcentreerde bundeling	Ruimtelijk principe waarbij 'bundeling' staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, werken en andere de andere maatschappelijke functies in de steden en kernen en 'gedeconcentreerd' rekening houdt met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen. (RSV)
Harde recreatie	Harde recreatie kan omschreven worden als het geheel van recreatieactiviteiten die met motor uitgeoefend worden.
Hoogdynamische infrastructuur	Infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaaleconomische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt. (RSV)
Jaagpad	Jaagpaden zijn dienstwegen die de bevoegde waterwegbeheerder of opdrachthouders toelaten om het territorium te inspecteren, beheren en de exploitatie van de waterweg mogelijk te maken. Zo kan snel ter plaatse opgetreden worden. De jaagpaden zijn in de eerste plaats van functioneel belang voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen. Zij maken integraal deel uit van de grondoppervlakte die door de waterwegbeheerder wordt beheerd en spelen een belangrijke rol in de invulling van de primaire functies van de waterwegen, namelijk de economische functie, de transportfunctie en de functie inzake waterbeheersing.
Jachthaven	Een plaats aan een bevaarbare waterweg waar gedurende lange of korte tijd jachten een ligplaats kunnen hebben en waarbij deze ligplaatsen geen hinder uitoefenen op de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Deze havens dienen te beschikken over allerhande faciliteiten zoals water- en elektriciteitsvoorziening, de mogelijkheid om afval gescheiden te deponeren, sanitaire voorzieningen, eventueel een clubhuis enz. Voor het ligplaats nemen kan een vergoeding gevraagd worden, idem voor het gebruik maken van de faciliteiten.

Kleine waterwegen	Waterwegen die kunnen bevaren worden door schepen met CEMT klasse II of minder.
Laagdynamische infrastructuur	Infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard in haar onmiddellijke omgeving zwakke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaaleconomische structuur en daardoor het bestaande ruimtegebruik licht wijzigt.
Milieustation	Plaats waar huisvuil, puin, afgewerkte olie e.d. gescheiden wordt ingezameld.
Ruimtelijke draagkracht	De mate waarin de verschillende functies van een gebied te combineren zijn.
Ruimtelijke inpasbaarheid	De mate waarin nieuwe infrastructuren en/of functies ruimtelijk kunnen worden ingepast in een gebied zonder de schaal, dynamiek en ruimtelijke draagkracht van dit gebied te overschrijden.
Ruimtelijke samenhang	De mate waarin verschillende infrastructuren en/of functies op elkaar kunnen worden afgestemd qua dichtheid, ruimtegebruik en clustering, zonder met elkaar in conflict te treden, binnen de gegeven ruimte.
Ruimtelijk principe	Ruimtelijke vertaling van de visie die W&Z en DS nastreven. Het zijn overwegingen die het ruimtegebruik in een gebied beschrijven en op een kaartbeeld weergeven. De verschillende ruimtelijke principes samen vormen de gewenste ruimtelijke structuur van een gebied.
Snelvaart	Het begrip snelvaart behelst een ruim gamma aan recreatieve activiteiten op het water. In deze visie wordt onder snelvaart voornamelijk het varen met een zgn. speedboot, het waterskiën en het jetskiën verstaan. (Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme, 2003)
Stedelijk gebied	Een gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken,...) waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. (RSV)
Toeristisch-recreatief knooppunt	Een kruising van toeristische en/of recreatieve netwerken, lijnelementen of voorzieningen die worden geselecteerd door de provincies of de gemeenten voor hun grondgebied.
Trailerhelling	Een onschepingsinstallatie onder de vorm van een verharde helling aan het water die van op de oever vertrekt en tot in het water reikt en waarbij schepen en boten op trailer zonder elektrisch mechanisme in en uit het water kunnen worden gelaten. Een trailerhelling kan zowel in publiek als privaat beheer zijn.
Vergunning	Een officiële (noodzakelijke) toestemming van de overheid om een bepaalde in principe verboden activiteit uit te voeren. De regels voor het afleveren van een vergunning worden bij wet bepaald, en volgen aldus vaste procedures en kennen een welomlijnde vorm (geen afwijkingen mogelijk). Vergunningen worden individueel afgeleverd.

Verweving	Het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan.
Vlottende steiger	Een steiger die mee beweegt met de waterstand waardoor de afstand tot het wateroppervlak in tegenstelling tot een vaste steiger steeds dezelfde blijft en de aangemeerde schepen geen hinder ondervinden van de waterbewegingen.
Waterrecreatieve infrastructuur	Infrastructuur op en langs de waterwegen (aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, steigers e.d.) die wordt gebruikt door waterrecreanten.
Waterweg	Een bevaarbare waterloop of kanaal.
Woonkern	Een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving. (http://www.leuven.be/doc/Begrippenlijst)
Zachte recreatie	Zachte recreatie kan over het algemeen omschreven worden als die recreatieactiviteiten die uitgeoefend worden zonder hoge snelheden.

